A

PP

v.

BALA ARULAPPAN

B

MAHKAMAH TINGGI MALAYA, KUANTAN
SURAYA OTHMAN PK
[RAYUAN JENAYAH NO: 41-21-2004]
6 SEPTEMBER 2007

C ***PENGANGKUTAN JALAN:*** *Memandu dengan cara merbahaya - Pertuduhan - Kesalahan di bawah s. 41(1) Akta Pengangkutan Jalan 1987 - Ciri-ciri kesalahan - Sama ada keadaan merbahaya telah diwujudkan oleh OKT yang keluar simpang tanpa berhenti - Sama ada kemalangan berlaku yang menyebabkan kematian orang awam berpunca*
D *daripada pemanduan merbahaya OKT - Sama ada majistret salah dalam membebaskan dan melepaskan OKT - Sama ada pendakwaan gagal membuktikan kes melampaui keraguan yang munasabah*

E Ini adalah rayuan oleh pendakwaraya sebagai pihak perayu terhadap keputusan mahkamah majistret yang telah melepaskan dan membebaskan responden (OKT) setelah penutupan kes pendakwaan tanpa dipanggil untuk membela diri. Rayuan adalah di atas perlepasan dan pembebasan tersebut. OKT telah dipertuduhkan di bawah s. 41(1) Akta Pengangkutan Jalan 1987 (APJ). Sebagai
F menyokong rayuan pendakwaan, perayu telah memberi alasan-alasan seperti berikut: (1) majistret tersalah arah dalam menentukan ciri-ciri kesalahan di bawah s. 41(1) APJ; (2) majistret gagal mendapati keadaan merbahaya telah diwujudkan oleh responden yang keluar simpang tanpa berhenti untuk memberi peluang kepada
G kenderaan yang mempunyai hak laluan; (3) majistret silap apabila berpendapat adalah selamat untuk responden keluar dan memasuki laluan utama tanpa berhenti terlebih dahulu sedangkan di bawah undang-undang adalah tanggungjawab responden untuk berhenti di simpang sebelum keluar ke jalan utama; (4) majistret tersalah arah
H apabila memutuskan 'responden telah tidak sengaja memandu kenderaannya secara merbahaya dan menyebabkan kematian orang awam'; (5) majistret tersalah arah apabila mendapati responden 'telah tidak dengan sengaja' keluar dari simpang tanpa berhenti walaupun motosikal si mati sedang mara di laluan utama; (6)
I majistret tersalah arah apabila mendapati tiada elemen jenayah dalam kemalangan ini dan (7) majistret tersalah arah apabila membuat keputusan bertentangan dengan aliran keterangan dalam

kes ini. Fakta kes adalah kemalangan telah berlaku apabila kereta OKT yang melintas daripada jalan susur masuk simpang tiga Kompleks SUKPA menghala ke arah Bandar Kuantan telah melepasi jalan yang dilintasinya dan berada di tengah-tengah pembahagi jalan di antara kedudukan kedua-dua arah jalan telah dilanggar oleh motosikal yang ditunggang oleh si mati. Ketika itu si mati sebagai anggota polis trafik yang mengekori beberapa buah bas yang membawa rombongan peserta SUKMA (Sukan Malaysia) yang menghala ke arah Kuantan By Pass telah memotong bas di hadapannya dan melanggar kereta OKT. Di dalam kes ini, kedua-dua pihak bersetuju bahawa beban pembuktian adalah pada tahap melampaui sebarang keraguan munasabah.

Diputuskan (melepaskan dan membebaskan OKT di atas pertuduhan):

(1) Pihak pendakwaan telah gagal membuktikan kes melampaui sebarang keraguan yang munasabah (beyond reasonable doubt) terhadap OKT bagi pertuduhan di bawah s. 41(1) APJ kerana pihak pendakwaan telah gagal untuk membuktikan bahawa OKT telah memandu keretanya secara berbahaya dengan mengambilkira kepada keadaan jalan iaitu berkenaan jenis, keadaan dan saiz jalan bagi menyebabkan kemalangan berlaku yang mengakibatkan kematian mangsa si mati. (perenggan 12)

(2) Mengikut keterangan saksi, semasa kereta OKT berada di simpang, motosikal si mati berada dalam jarak 200 meter dari simpang tersebut. Adalah selamat untuk OKT keluar dari simpang dan memasuki laluan utama jika kenderaan yang mara di laluan utama berada pada jarak 200 meter. Pemanduan sebegini tidak mendatangkan bahaya kepada pengguna jalanraya yang lain kerana OKT telah melintas dalam keadaan yang selamat. (perenggan 13)

(3) Berdasarkan kedudukan kereta OKT selepas kemalangan jelas menunjukkan bahawa semasa kemalangan berlaku, OKT telahpun berjaya melintasi jalan dan berada di tengah-tengah pembahagi jalan untuk memasuki laluan bertentangan. Dengan ini OKT tidaklah boleh dikatakan memandu secara berbahaya kerana OKT telah berjaya melintasi jalan setelah memastikan bahawa ianya di dalam keadaan yang selamat untuk berbuat demikian. Walaubagaimanapun, motosikal si mati telah muncul secara tiba-tiba selepas memotong bas di hadapannya dengan kelajuan tinggi dan melanggar kereta OKT. (perenggan 14)

(4) Kemalangan yang berlaku bukanlah berpunca daripada pemanduan yang berbahaya oleh OKT sebaliknya disebabkan oleh pemanduan yang laju oleh si mati yang memecut memotong bas di hadapannya dan melanggar kereta OKT. Si mati cuai dan tidak mengambil sikap berhati-hati dan boleh dikatakan bahawa si mati sendiri telah mengundang kepada berlakunya kemalangan dengan meletakkan dirinya dalam keadaan berbahaya apabila memotong bas di hadapan simpang tersebut dan terus melanggar kereta yang dipandu oleh OKT. (perenggan 15 & 16)

(5) Mahkamah mengambil pengikhtirafan kehakiman (judicial notice) bahawa si mati sebagai seorang anggota polis trafik pengiring kebiasaannya akan memandu dengan kelajuan yang tinggi bagi memastikan beliau berada di hadapan dan memberikan laluan kepada bas yang diiringi untuk bergerak dengan lancar tanpa disekat. Inilah berlaku di dalam kes ini apabila si mati telah memandu dengan kelakuan tinggi tidak dapat mengelak dan terus melanggar kereta OKT yang hampir lepas melintas jalan. (perenggan 17)

(6) Pendakwaan juga gagal membuktikan berkenaan identiti si mati di mana ianya merupakan suatu elemen penting bagi pembuktian pertuduhan di bawah s. 41(1) APJ. Tiada keterangan dikemukakan kepada mahkamah bahawa pengecaman ke atas mayat si mati telah dibuat oleh ahli keluarganya. Manakala doktor yang membuat bedah siasat ke atas si mati juga tidak dipanggil untuk memberi keterangan berkenaan identiti si mati. Sebarang pengenalan diri si mati seperti kad pengenalan tidak dikemukakan kepada mahkamah untuk pengecaman identiti si mati. (perenggan 18 & 19)

(7) Pendakwaan telah gagal untuk mengemukakan bukti yang melampaui keraguan yang munasabah bahawa kematian si mati adalah diakibatkan oleh pemanduan OKT yang berbahaya. Oleh yang demikian, keputusan majistret adalah betul bahawa OKT tidak bersalah di atas kesalahan memandu secara berbahaya menyebabkan kematian di atas pertuduhan s. 41(1) APJ di peringkat penutupan kes pendakwaan. (perenggan 20)

Kes-kes yang dirujuk:
Bahruni Ismail v. PP [1997] 3 CLJ 267 FC ***(dirujuk)***
Balasingam v. PP [1959] MLJ 193 ***(dirujuk)***
Dalip Bhagwan Singh v. PP [1997] 4 CLJ 645 FC ***(dirujuk)***
Gunasekaran Buchia v. PP [1995] 2 CLJ 397 HC ***(dirujuk)***
Hussin Ismail v. PP [2000] 8 CLJ 210 HC ***(dirujuk)***
Lim Chin Poh v. PP [1969] 2 MLJ 159 ***(dirujuk)***
PP v. Ong Kia Chian [2006] 4 CLJ 334 HC ***(dirujuk)***
PP v. Zulkifli Omar [1998] 1 CLJ 1079 HC ***(dirujuk)***
Ramiah v. PP [1972] 2 MLJ 258 ***(dirujuk)***

Perundangan yang dirujuk:
Criminal Procedure Code, ss. 173(f), 180(1)
Road Transport Act 1987, s. 41(1)

Bagi pihak perayu - Ahmad Fadhli Mahmud TPR
Bagi pihak responden - Sakthivel Nagalingam; T/n Sakthi & Co

Dilaporkan oleh Suhainah Wahiduddin

PENGHAKIMAN

Suraya Othman PK:

Pengenalan

[1] Ini adalah rayuan oleh Pendakwa Raya sebagai pihak perayu terhadap keputusan Mahkamah Majistret pada 27 April 2004 yang melepaskan dan membebaskan Bala a/l Arulappan sebagai responden (selepas daripada ini dipanggil OKT) setelah penutupan kes pendakwaan tanpa dipanggil untuk membela diri. Rayuan adalah di atas perlepasan dan pembebasan tersebut. OKT telah dipertuduhkan di bawah s. 41(1) Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333) (selepas daripada ini dipanggil APJ) seperti berikut:

> **Pertuduhan**
>
> Bahawa kamu pada 6/6/1996 jam lebih kurang 11.45 pagi di simpang tiga Kompleks SUKPA Atabara Kuantan, di dalam daerah Kuantan di dalam negeri Pahang Darul Makmur, telah memandu M/kar No. ACR 7007 di atas jalanraya dengan cara yang, setelah mengambilkira perhatian tentang segala hal keadaan (termasuk jenis, keadaan dan saiz jalan) adalah merbahaya kepada orang awam, telah menyebabkan kematian Ibrahim bin Kasim K/p: RF 102996, oleh yang demikian kamu telah melakukan kesalahan di bawah Seksyen 41(1) Akta Pengangkutan Jalan 333/87 dan boleh dihukum di bawah Seksyen yang sama Akta tersebut.

A **Kronologi Kes**

[2] Mengikut rekod rayuan, perbicaraan kes ini bermula pada 1 Jun 1998 dan di peringkat penutupan kes, pendakwaan berjaya dimuktamadkan pada 13 Januari 2001. Berdasarkan kepada nota
B keterangan pendakwaan telah memanggil seramai tujuh orang saksi yang terdiri daripada, SP1 Kpl Mohd Baharudin bin Surat, SP2 Kpl Baiduri bin Ghani, SP3 Rahim bin Senik, SP4 Mat Nawi bin Hassan, SP5 Selvam a/l Kanasan, SP6 Letchumy a/p Karupiah dan SP7 Abd Samad bin Othman. Di akhir kes pendakwaan pada 27
C April 2004 Majistret telah memutuskan seperti berikut:

> Setelah membaca dan menimbang nota-nota keterangan oleh Majistret-Majistret terdahulu serta mengambilkira eksibit-eksibit yang dikemukakan dan hujahan bertulis kedua-dua belah pihak, Mahkamah mendapati bahawa pihak pendakwaan telah gagal
D membuktikan satu kes melampaui sebarang keraguan yang munasabah terhadap OKT bagi satu kesalahan di bawah Seksyen 41(1) Akta Pengangkutan Jalan dan boleh dihukum di bawah Seksyen yang sama. Oleh yang demikian, Mahkamah memerintahkan OKT dilepaskan dan dibebaskan tanpa dipanggil
E untuk mengemukakan pembelaan.

[3] Susulan daripada keputusan tersebut pendakwaan/perayu telah menfailkan notis rayuan pada 29 April 2004 (ms 34 rekod rayuan). Melalui petisyen rayuan yang difailkan pada 26 Januari 2006 (ms 1-2 rekod rayuan) sebanyak tujuh alasan telah
F dikemukakan sebagai menyokong rayuan pendakwaan. Alasan-alasannya seperti berikut:

(1) Majistret tersalah arah dalam menentukan ciri-ciri kesalahan di bawah s. 41(1) APJ.

G

(2) Majistret gagal mendapati keadaan merbahaya telah diwujudkan oleh responden yang keluar simpang tanpa berhenti untuk memberi peluang kepada kenderaan yang mempunyai hak laluan.

H

(3) Majistret silap apabila berpendapat adalah selamat untuk responden keluar dan memasuki laluan utama tanpa berhenti terlebih dahulu sedangkan di bawah undang-undang adalah tanggungjawab responden untuk berhenti di simpang sebelum keluar kejalan utama.

I

(4) Majistret tersalah arah apabila memutuskan "responden telah tidak sengaja memandu kenderaannya secara merbahaya dan menyebabkan kematian orang awam".

(5) Majistret tersalah arah apabila mendapati responden "telah tidak dengan sengaja keluar dari simpang tanpa berhenti walaupun motosikal si mati sedang mara di laluan utama". A

(6) Majistret tersalah arah apabila mendapati tiada elemen jenayah dalam kemalangan ini. B

(7) Majistret tersalah arah apabila membuat keputusan bertentangan dengan aliran keterangan dalam kes ini.

Fakta Kes

C

[4] Pada jam lebih kurang 11.45 pagi 6 Jun 1996 di simpang tiga Kompleks SUKPA Atabara, Kuantan, Pahang telah berlaku suatu kemalangan maut di antara motokar jenis Volvo No. ACR 7007 yang dipandu oleh OKT iaitu Bala a/l Arullapan dengan motosikal Jabatan Polis Di-Raja Malaysia Cawangan Trafik jenis Honda CBX 750 No. WEF 5991 yang ditunggang oleh simati iaitu L/Kpl RF 102996 Ibrahim bin Kassim. Kemalangan berlaku apabila kereta OKT yang melintas daripada jalan susur masuk simpang tiga Kompleks SUKPA menghala ke arah bandar Kuantan telah melepasi jalan yang dilintasinya dan berada di tengah-tengah pembahagi jalan di antara kedudukan kedua-dua arah jalan telah dilanggar oleh motosikal yang ditunggang oleh si mati dari arah bandar Kuantan ke Kuantan By Pass. Ketika itu si mati sebagai anggota polis trafik yang mengekori beberapa buah bas yang membawa rombongan peserta SUKMA (Sukan Malaysia) yang menghala ke arah Kuantan By Pass telah memotong bas di hadapannya dan melanggar kereta OKT. D E F

Beban Pembuktian

[5] Pindaan kepada s. 180(1) Kanun Acara Jenayah adalah pada 31 Januari 1997 yang memperuntukkan beban pembuktian pendakwa apabila kes pendakwa ditutup adalah secara *prima facie*. Manakala sebelum pindaan tersebut beban pembuktian yang terpakai di peringkat pendakwaan menutup kesnya adalah pada tahap melampaui keraguan yang munasabah. G H

[6] Ini berdasarkan kepada keputusan *Bahruni b. Ismail v. PP* [1997] 3 CLJ 267 yang memutuskan bahawa beban pembuktian bagi kes-kes yang berlaku sebelum 31 Januari 1997 adalah melampaui sebarang keraguan yang munasabah. Ini kerana pindaan kepada ss. 180 dan 173(f) Kanun Acara Jenayah hanya berkuatkuasa pada 31 Januari 1997. Begitu juga di dalam kes *Dalip Bhagwan Singh v. PP* [1997] 4 CLJ 645 yang juga memutuskan sedemikian. I

Oleh yang demikian memandangkan kes ini berlaku pada 6 Jun 1996 iaitu sebelum pindaan tersebut berkuatkuasa, maka beban pembuktian atas pihak pendakwaan adalah melampaui sebarang keraguan yang munasabah walaupun kes ini hanya didaftarkan pada 7 Mac 1997. Walau bagaimanapun di dalam kes ini kedua-dua pihak tidak mempertikaikan malah bersetuju bahawa beban pembuktian adalah pada tahap melampaui sebarang keraguan munasabah.

Alasan Penghakiman

[7] Tugas dan tanggungjawab mahkamah di peringkat bicara rayuan adalah merupakan penerusan prosiding melalui pendengaran semula dan pihak-pihak "litigant" serta mahkamah adalah berhak untuk mengetahui berkenaan alasan-alasan penghakiman bagi sesuatu keputusan. Ini diputuskan di dalam kes *Balasingam v. PP* [1959] MLJ 193 seperti berikut:

> It was held that an appeal is merely a continuation of proceedings by way of rehearing and litigants as well as the appellate court are entitled to know the reasons for the findings.

Takrifan Memandu Dengan Cara Merbahaya

[8] OKT telah dipertuduhkan di bawah kesalahan s. 41(1) APJ bagi kesalahan memandu dengan cara merbahayakan kepada orang awam yang menyebabkan kematian. Menurut peruntukan seksyen tersebut terdapat dua kategori jenis kesalahan iaitu kategori pertama memandu dengan melulu menyebabkan kematian dan kategori kedua memandu dengan berbahaya menyebabkan kematian. Di dalam kes ini OKT telah dipertuduhkan dengan kategori kedua di atas. Di dalam APJ definisi pemanduan yang berbahaya kepada orang awam tidak dijelaskan, namun pengertiannya telah diperjelaskan di dalam kes *Lim Chin Poh v. PP* [1969] 2 MLJ 159. Di dalam kes ini hakim Choor Singh memutuskan:

> In my opinion the expression driving in a manner which is dangerous to the public indicates some dangerous act or manoeuvre on the part of the driver of a vehicle, eg, overtaking a vehicle on the wrong side of it, or overtaking in the face of oncoming traffic or overtaking when unable to see oncoming traffic, or crossing a junction against traffic light, and so on. There must be some positive act on the part of the driver which is dangerous having regard to all circumstances.

[9] Seterusnya bagi mensabitkan seseorang di bawah pertuduhan s. 41(1) APJ mestilah dibuktikan oleh pendakwaan bahawa tertuduh telah menimbulkan risiko kecederaan yang tinggi kepada orang lain dan telah tidak mempedulikan kemungkinan risiko tersebut. Prinsip ini telah digariskan di dalam kes *PP v. Zulkifli Omar* [1998] 1 CLJ 1079 di mana hakim Vincent Ng ketika itu memutuskan:

> As Parliament has not spelt out the meaning of driving dangerously or driving recklessly it is left to the courts to do so. To be guilty of the mere serious category of the offence of reckless driving the driver (defendant) must have created an obvious and serious risk of injury to the person or damage to property and must either have given no thought to the possibility of that obvious risk or have seen the risk and nevertheless decided to run it.

[10] Prinsip yang sama di gariskan di dalam kes *PP v. Ong Kia Chian* [2006] 4 CLJ 334 yang diputuskan oleh hakim Low Hop Bing ketika itu seperti berikut:

> In a case of dangerous driving, the prosecution must establish that:
>
> (a) a situation created by the accused is dangerous eg, turning right into the side road without stopping to give way to through traffic; and
>
> (b) when creating such a situation the accused was at fault. Fault involves a failure; a failing below the care and skill of a competent and experienced driver in relation to the manner of driving and the relevant circumstances (per Raja Azlan Shah) in *Ramiah v. Public Prosecutor* at pp. 258-259.

[11] Oleh yang demikian pendakwaan hendaklah membuktikan bahawa segala elemen-elemen penting pembuktian di bawah s. 41(1) APJ telah dibuktikan melampaui keraguan yang munasabah bahawa pemanduan OKT adalah berbahaya dan menyebabkan kematian mangsa. Di sini semata-mata berlakunya kemalangan yang menyebabkan kematian belum menunjukkan adanya suatu keadaan pemanduan yang berbahaya untuk OKT disabitkan di atas pertuduhan. Ini dinyatakan dengan jelasnya di dalam kes *Ramiah v. PP* [1972] 2 MLJ 258 di mana diputuskan oleh hakim Raja Azlan Shah ketika itu bahawa:

A It is not the law under section 34A of the Road Traffic Ordinance that merely because an accident had happened and a person had been killed, danger had in that sense arisen and therefore it must follow, as the night, the day, that the appellant was driving in a manner dangerous to the public. In a case under section 34A, two
B things must be established. First, there must be a situation created by the accused which, viewed objectively, is dangerous. Dangerous driving is not defined in the Road Traffic Ordinance and it is up to the court to come to a decision on the evidence.

[12] Di dalam kes ini saya bersetuju dengan keputusan Majistret
C yang mendapati bahawa pihak pendakwaan telah gagal membuktikan kes melampaui sebarang keraguan yang munasabah (beyond reasonable doubt) terhadap OKT bagi pertuduhan di bawah s. 41(1) APJ. Ini adalah kerana pihak pendakwaan telah gagal untuk membuktikan bahawa OKT telah memandu keretanya
D secara berbahaya dengan mengambilkira kepada keadaan jalan iaitu berkenaan jenis, keadaan dan saiz jalan bagi menyebabkan kemalangan berlaku yang mengakibatkan kematian mangsa simati.

Keterangan Saksi-Saksi

E **[13]** Berdasarkan kepada keterangan saksi-saksi pendakwaan kemalangan berlaku selepas OKT keluar dari muka simpang tiga dan tidak memberhentikan kereta di simpang tiga tersebut. Persoalannya adakah tindakan pemandu yang tidak berhenti di muka simpang dan terus memasuki laluan utama jika dia
F berpendapat berada dalam jarak yang selamat dengan kenderaan yang sedang mara itu, boleh dikatakan memandu dengan cara yang berbahaya. Mengikut keterangan SP3 (Rahim bin Senik) iaitu seorang pekerja am Majlis Perbandaran Kuantan beliau terlihat kereta OKT dalam jarak 20 meter daripada simpang tiga daripada
G lori di mana beliau berada dari arah bertentangan dan beliau juga menyatakan bahawa semasa kereta OKT berada di simpang, motorsikal si mati berada dalam jarak 200 meter dari simpang tersebut. Oleh yang demikian saya bersetuju dengan pendapat Majistret bahawa adalah selamat untuk OKT keluar dari simpang
H dan memasuki laluan utama jika kenderaan yang mara di laluan utama berada pada jarak 200 meter. Pemanduan sebegini tidak mendatangkan bahaya kepada pengguna jalanraya yang lain kerana OKT telah melintas dalam keadaan yang selamat.

I **[14]** Kemalangan berlaku apabila kedudukan kereta OKT telah pun melepasi jalan yang dilintasinya iaitu daripada jalan susur masuk simpang tiga Kompleks SUKPA menghala ke arah bandar

Kuantan di laluan bertentangan. Kedudukan kereta juga berada di tengah-tengah pembahagi jalan di antara kedudukan kedua-dua arah jalan. Ini sepertimana yang digambarkan di dalam rajah kasar dan kunci (P4) oleh pegawai penyiasat dan gambar-gambar yang diambil oleh jurugambar (P2A hingga P2C) yang menunjukkan kedudukan kereta OKT selepas kemalangan berlaku. Seterusnya melihat kepada taburan kaca yang berada di hadapan kereta OKT sepertimana di dalam rajah kasar telah dapat membuktikan bahawa kemalangan berlaku di kedudukan kereta selepas kemalangan. Ini turut disokong oleh pegawai penyiasat yang memberi keterangan bahawa kereta OKT selepas kemalangan belum dialih dan berada di tempat kejadian. Oleh yang demikian berdasarkan kedudukan kereta OKT selepas kemalangan jelas menunjukkan bahawa semasa kemalangan berlaku, OKT telahpun berjaya melintasi jalan dan berada di tengah-tengah pembahagi jalan untuk memasuki laluan bertentangan. Dengan ini OKT tidaklah boleh dikatakan memandu secara berbahaya kerana OKT telah berjaya melintasi jalan setelah mempastikan bahawa ianya di dalam keadaan yang selamat untuk berbuat demikian. Walau bagaimanapun motosikal simati telah muncul secara tiba-tiba selepas memotong bas di hadapannya dengan kelajuan tinggi dan melanggar kereta OKT.

[15] Kemalangan yang berlaku bukanlah berpunca daripada pemanduan yang berbahaya oleh OKT sebaliknya disebabkan oleh pemanduan yang laju oleh simati yang memecut memotong bas di hadapannya dan melanggar kereta OKT. Ini berdasarkan kepada keterangan SP3 yang memberitahu mahkamah semasa pemeriksaan utama bahawa beliau berada dalam lori jenis 'drain cleaner' sebelum kemalangan dan mendapati kereta OKT telah keluar dari simpang Kompleks SUKPA dan motosikal polis yang mengekori bas telah melanggar kereta yang dipandu OKT. Mengikut SP3 simati telah menunggang motosikalnya dengan kelajuan 100 km/j.

[16] Di samping itu keterangan SP4 (Mat Nawi bin Hassan) yang merupakan rakan setugas simati semasa kejadian, menyatakan beliau dan simati telah menjalani latihan sebelum berlangsung Majlis SUKMA dan telah mengenali jalan-jalan yang akan dilalui. Oleh yang demikian simati sememangnya mengetahui keadaan jalan dan lalulintas yang akan dilalui terutamanya di tempat kejadian dan sepatutnya simati mengambil langkah berhati-hati ketika sampai di tempat kejadian kerana terdapat kemungkinan kenderaan yang akan keluar daripada simpang di hadapan simpang Kompleks SUKPA. Simati cuai dan tidak mengambil sikap berhati-hati dan boleh dikatakan bahawa di dalam konteks ini simati sendiri telah

A mengundang kepada berlakunya kemalangan dengan meletakkan dirinya dalam keadaan berbahaya apabila memotong bas di hadapan simpang tersebut dan terus melanggar kereta yang dipandu OKT. Selain itu ketika kejadian simati tidak memasang siren amaran bahawa dia sedang memandu dengan kelajuan tinggi
B dan fakta ini dipersetujui di dalam keterangan oleh SP3, SP5 dan SP6. Jika siren dipasang oleh simati ianya dapat menjadi makluman dan amaran kepada pengguna jalanraya yang lain terutamanya OKT agar memberi laluan kepada motosikal polis dan kemalangan sudah pasti dapat dielakkan.

C

[17] Kemalangan berlaku ketika simati memotong bas yang berada di hadapan sekali. Semasa OKT keluar simpang, dia tidak dapat melihat motorsikal simati yang mara dari belakang bas kerana kedudukannya dan pandangannya yang terlindung oleh sebahagian
D badan bas di sebelah kanannya. Manakala simati pula tidak dapat melihat kereta OKT yang keluar simpang kerana terlindung oleh bas pertama dan simati telah memotong bas tersebut dengan kelajuan tinggi sehingga terlanggar kereta OKT. Di dalam kes ini mahkamah boleh mengambil pengikhtirafan kehakiman (judicial
E notice) bahawa simati sebagai seorang anggota polis trafik pengiring kebiasaannya akan memandu dengan kelajuan yang tinggi bagi memastikan beliau berada di hadapan dan memberikan laluan kepada bas yang diiringi untuk bergerak dengan lancar tanpa disekat. Inilah yang berlaku di dalam kes ini apabila simati telah
F memandu dengan kelajuan tinggi tidak dapat mengelak dan terus melanggar kereta OKT yang hampir lepas melintas jalan. Ini berpadanan dengan keterangan oleh SP5 bahawa simati telah memotong bas di hadapannya dengan kelajuan tinggi sehingga tidak dapat mengelak daripada berlanggar dengan kereta OKT walaupun
G jalan di tempat kejadian adalah lebar.

Pengecaman/Identiti Simati

[18] Selain itu pendakwaan telah gagal untuk membuktikan berkenaan identiti simati di mana ianya merupakan suatu elemen
H penting bagi pembuktian pertuduhan di bawah s. 41(1) APJ. Di sini tiada keterangan dikemukakan kepada mahkamah bahawa pengecaman ke atas mayat simati telah dibuat oleh ahli keluarganya walaupun pada laporan bedah siasat (P8) ada dinyatakan nama Nor Aziah bte Mohamad yang membuat
I pengecaman tetapi beliau tidak dipanggil untuk memberi keterangan. Manakala doktor yang membuat bedah siasat (post mortem) ke atas simati juga tidak dipanggil untuk memberi

keterangan berkenaan identiti simati bagi menerangkan bagaimana beliau memperolehi nama simati sepertimana dicatitkan pada (P8). Sebarang pengenalan diri simati seperti kad pengenalan tidak dikemukakan kepada mahkamah untuk pengecaman identiti simati. Cuma keterangan Pegawai Penyiasat (SP7) yang menyatakan bahawa beliau telah mengecam simati dan ini tidak mencukupi bagi mengesahkan identiti sebenar simati tanpa sokongan keterangan daripada ahli keluarga simati sendiri atau pun sebarang dokumen sokongan lain. Saya merujuk kepada kes *Hussin bin Ismail v. PP* [2000] 8 CLJ 210 yang menggariskan prinsip bahawa Pendakwa Raya mesti membuktikan identiti simati dengan jelas kerana ia merupakan ciri yang penting bagi satu pertuduhan di bawah s. 41(1) APJ iaitu:

> Although the husband of the deceased (SP3), the investigating officer (SP8) and the medical officer who examined the deceased were called to testify on behalf of the prosecution, the prosecuting officer did not ask these witnesses any questions to establish the identity of the deceased. In fact, no evidence was adduced as to the identity of the deceased. Therefore, the prosecution had not proven the identity of the deceased which was an essential and important ingredient of the charge ... .

[19] Begitu juga keadaannya di dalam kes *Gunasekaran a/l Buchia v. Pendakwaraya* [1995] 2 CLJ 397 di putuskan bahawa "Kegagalan pihak pendakwa untuk memanggil saksi ini (iaitu pegawai yang menyediakan laporan pembedahan mayat) malah tidak juga menawarkannya kepada perayu, telah, pada pandangan saya menimbulkan keraguan terhadap kes pendakwaan".

Penutup

[20] Kesimpulannya berdasarkan kepada penemuan fakta-fakta melalui keterangan oleh saksi-saksi pendakwaan serta keterangan sokongan yang lain, saya mendapati pendakwaan telah gagal untuk mengemukakan bukti yang melampaui keraguan yang munasabah bahawa kematian simati adalah diakibatkan oleh pemanduan OKT yang berbahaya. Oleh yang demikian saya berpendapat keputusan Majistret adalah betul bahawa OKT tidak bersalah di atas kesalahan memandu secara berbahaya menyebabkan kematian di atas pertuduhan s. 41(1) APJ di peringkat penutupan kes pendakwaan. Dengan ini OKT sewajarnya dilepaskan dan dibebaskan di atas pertuduhan.